

第3回 茨木市自転車利用環境整備計画協議会 会議録

1 日 時

平成27年1月21日（金）15時00分～17時00分

2 場 所

茨木市役所 南館10階 大会議室

3 出席者

別紙出席者名簿のとおり

4 欠席者

山口委員

竹田委員 【代理】岸本浩幸（国土交通省近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官）

5 開催形態

公開（傍聴者1名）

6 次第及び議事の内容

（1）開会（副市長挨拶）

（2）議事1：駐輪環境“とめる”について
安全利用“まもる”について
利促進用“つかう”について

[事務局より、議事1の内容について説明]

（委員）

説明の中で、「駐輪場」という言葉が使われている。駐輪場というと普通は自転車と原動機付自転車、自動二輪を含めたものを駐輪場といい、自転車だけであれば「自転車駐車場」というが、本協議会ではどちらを指すのか。

（事務局）

今回の説明では、原動機付自転車、自動二輪を省いており、自転車というものに限定している。自転車駐車場ということで統一した文書に改める。

(委員)

阪急茨木市駅、JR茨木駅の周りの定期自転車駐車場は、十分な台数が確保できているのか。

また、定期自転車駐車場はすぐに利用できないと聞いている。例えば4月の新学期が始まってから申し込んでも、「今月の抽選は終わったので来月からの抽選にしてください」と言われると聞く。もう少し利用者の利便性について考えた方がいいのではないか。

(事務局)

一時自転車駐車場の枠というのは必要であり、全ての自転車駐輪場を定期にするわけにはいかないため、待って頂いているのが現実である。

一時と定期の枠に関しては、状況を見ながらふさわしい使い方になるように変えていくことは考えている。

(委員)

市のホームページを見ても自転車駐車場のことは載っているが定期の購入等については詳しく載っていないので、載せていただきたい。そうすれば、新しく学校に来られる方や勤める方に便利だと思う。

(事務局)

ホームページに関しては、少しでも分かりやすくなるよう改善する。

(会長)

定期券を申し込んでも、もらえないという方は現状に結構いるのか。

(事務局)

各自転車駐車場によって待機者の数が違うものの、存在する。

(会長)

混んでいる自転車駐車場と、空きがある自転車駐車場があるので、利用状況に応じて定期貸しのバランスを考える必要があると思う。

(副会長)

自転車指導線という名称は、正式な名称なのか。また、この自転車指導線は、京都府綾部市の事例と同じように走行方向が指定されるということか。

また、細かな街路に指導線をつけると車の停車などにより機能しないことが考えられるが、管理方法についてご説明いただきたい。

(事務局)

自転車指導線というのは決まった言い方ではなく、分かりやすいように自転車指導線と

している。

自転車指導線は、車道混在型のような法定外表示であり、自転車が通行する位置や進行方向を示し、車列の整理などに有効と考えている。

(委員)

この自転車指導線は、法定外表示となり管理は道路管理者となる。法的に何ら根拠がないため、安全対策を考えて設置しなければいけない。

また、駅周辺は自転車が多い為、自転車駐車場への誘導に有効だと思う。

(委員)

自転車指導線は、一般的にナビラインといわれ、観光地でサイクリングを楽しむときに用いられている。京都府綾部市の事例においても、城など様々な史跡があり、観光客を誘導するために設けられている。

細街路での通行区分を示す場合にも用いられているが、矢羽型のものにし、通行方向を明確にするなど、設置には検討がいると思う。

(委員)

路上駐輪場は、1時間無料があるが、市営の双葉町自転車駐車場など規模の大きい施設で時間帯により無料化している場所はあるか。

(事務局)

路上駐輪場以外は時間帯による無料化を実施している自転車駐車場はない。

(委員)

市役所や図書館の駐車場は30分無料であるが、自転車駐車場についても1時間無料などできないか。

(事務局)

自転車ラックの路上駐輪場の場合は可能だが、双葉町自転車駐車場のような大きな自転車駐車場の場合、システムの導入や管理運営上の問題が大きい。

放置自転車対策の取組の1つとして料金体系の見直しを挙げている。利用の多い施設と空いている施設の料金体系を見直すことで、利用の平準化を図り自転車駐車場へ誘導させる検討をしていきたい。

(会長)

具体的にどのような形でそれを進めていくのか。

(事務局)

阪急茨木市駅など、商業地周辺については民営自転車駐車場とタイアップした取組を考

えている。

(会長)

受益者負担とのバランスがあるので、無料化をするならそれなりの理屈がいる。そのあたりをうまく考えた上で料金体系を決めていく必要がある。無料か有料かということだけで議論すると、なかなか答えが見出しにくいので、商業施設との連携の中で、料金というものを1つの政策変数として考えた方がいいのではないかな。

(事務局)

一つの事例として、以前、阪急茨木市駅の民営自転車駐車場は結構混雑していたが、近くに双葉町自転車駐車場ができたことにより一気に需要が減った。このため、民間自転車駐車場とタイアップし、料金に格差をつけることで混雑の分散を図ることも取組として考えられる。

また、料金格差ではなく、商業施設と連携して駐輪ポイント制の導入といったインセンティブを働かせることで、1時間無料に相当する特典を付与するようなアイデアの方が現実的かと考えている。

(委員)

大きな自転車駐車場は通学や通勤の定期利用者にとって便利だが、商店街の需要は少ない。そこで、一時利用の方や商店街の買い物客などのために小規模な自転車駐車場をつくり、それぞれの需要に合った整備をすることが「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に則った手法であると思う。市から商店街へ設置を指導できないのか。

(事務局)

新規の施設を立地する場合、買い物客用の自転車駐車場の設置指導を行っている。また、空地等を利用し商業者の方に一定管理をしていただく駐輪場は設置しているが、古い商店街は、そういった余裕がないことから、商店の前に置かれているのが今の実態である。そのため、どのようにインセンティブを与えて自転車駐車場を利用してもらえるかを考えた時、駐輪ポイント制など、いろんな工夫が全国でもされている。

(会長)

古くからある商店街でどのような対策ができるか議論することが大事である。商店街の中にいきなり新しい施設を作るのは難しいが、公の空間を使っているという受益者負担の原則からいけば、それなりの努力を商店街の方にさせていただかないといけない。このあたりは商店街と市で議論して欲しい。

あとは、何らかのインセンティブを与えたり、助成金で民間に作ってもらおうといったソフト策など、駐輪問題を抱えている商業関係者がその問題を解決しようとする取組が足りていないように思う。

(事務局)

商店街とは、維持管理も含めて今後こういった形で取組むかが課題であり、これからも協働させていただきたい。

(委員)

早めに市営の定期自転車駐車場へ申込みに行っても、双葉町自転車駐車場は3年待ち、別院町自転車駐車場は2、3カ月待ちと施設によってはかなり差がある。駅からの距離に差はないが、別院町自転車駐車場はすごく暗いため、怖いと感じた。もう少し明るくしていただくか、双葉町自転車駐車場の料金を少し高めに設定できれば別院町自転車駐車場にも分散されるのではと思う。

また、自転車駐車場内の放置自転車が気になる。整理の期間が短くなればもう少しとめることができるのではと感じる。

(事務局)

現在、市営自転車駐車場は民間の業者に委託しており指定管理者制度をとっている。指定管理者と調整のうえ、ご指摘の現場を確認し、照明等すぐに対応できるものは対応させていただく。

(事務局)

自転車駐車場内の放置自転車については、乗り捨てや盗難自転車の放置もあり、誰かの所有物であるため、一定期間確認をしてから処分する必要がある。

商店街の放置自転車も同様の対応をしており、商店街の方に処分をする権限はないため、頻繁ではないが市のほうで定期的に処分している。

(委員)

高校生の自転車通学運転免許証の交付ですが、ヘルメット着用が必要なのか。

(事務局)

高校生の自転車通学運転免許証の中にはヘルメット着用の義務はない。

(委員)

他市の事例で、商店街とタイアップすることで、マナーのいい人に特典を与えるようなイベントなどが実施されていた。春の安全週間等のイベントで実施してみてもどうか。

(委員)

自転車駐車場周辺を明るくきれいにしてもらえると犯罪は減るので、自転車の盗難対策として検討していただきたい。

(委員)

本日の議事にあがった取組は全て実施に向けて取組んでいくのか。

(事務局)

今はアイデアレベルとして取組のメニューを挙げており、皆様それぞれの立場からご意見を伺った上で最終的には、行政が責任を持ってその事業を検討し、実施していく。議論の中でおかしいものは削り、追加すべきものがあれば盛り込むようにする。

(副会長)

議論の中心が行政主体の取組となっているが、実施面ではやはり行政だけでできることというのは限られているので、できる限り市民の方が主体となれるような枠組みやそれを後押しするような取組を検討いただければと思う。

(事務局)

ヒヤリマップについては、高校生が市内を歩き回り作成した資料になる。これは自分達でどういうところが危ないのかを認識してもらおうという趣旨も込めて作成している。このような取り組みを色々な形で広げていくことが非常に重要と考えている。

(委員)

J R 茨木駅の自転車駐車場に関して、阪急茨木市駅は東西の往来が簡単だが、J R は遠回りをしないとイケない。自転車駐車場が混雑している J R 西口側には駐車スペースを拡張するような計画はあるのか。

また、阪急茨木市駅の市営自転車駐輪場に関して、申し込みが3年かかる問題を何とか解消してほしい。

(事務局)

J R 茨木駅の西口側に自転車駐車場が足りないのは確かだが、今の土地の空き具合から考えて難しいのでご理解いただきたい。

そのため、需給バランスを考えて、遠い自転車駐車場を安くすることで少しでもマネジメントできないかと検討している。

市営の定期自転車駐車場の予約待機者は問題であるが、限られたスペースの中で定期利用と一時利用のバランスをとりながら利用者の満足度を高める必要がある。今のマネジメントが最適とはいえないが、一定現状での限界があるということもご理解いただきたい。

(委員)

利用促進について、自転車の利用をやすくするという点に関しては必要だと思っているが、茨木市は自転車利用を促進するのか。

(事務局)

市としては、たくさんの方に安全に使っていただきたい。茨木市総合計画が平成 27 年 4 月から実施され、その中で茨木市をより円滑に移動する手段も提供していきたいと考えている。その手段として自転車は非常に大きなアイテムであるため、サイクリングコースや通行マップなどを使って活力ある市を形成したいと考える。

(会長)

今回は、茨木市自転車利用環境整備計画の素案をもとに協議会を行う。本計画の背景と目的について、今回の協議会の内容を踏まえて市としてどのような姿勢で計画をつくられるのか記載いただきたい。

また、自転車、バス、歩行者がバランスよく組み合わせられた交通システム、端末交通システムというものが市民生活にとって安全で便利なものであり、本協議会では自転車を中心にみて対歩行者、対バスがどのように位置づけられているのかという点について、「はじめに」や「おわりに」といったところで良いのでしっかりその背景を踏まえていることを示しておいていただきたい

(3) 議事 2 : 第 4 回協議会について

[事務局より、次回協議内容について説明]

(4) 閉会

次回協議会は 2 月 13 日に開催予定